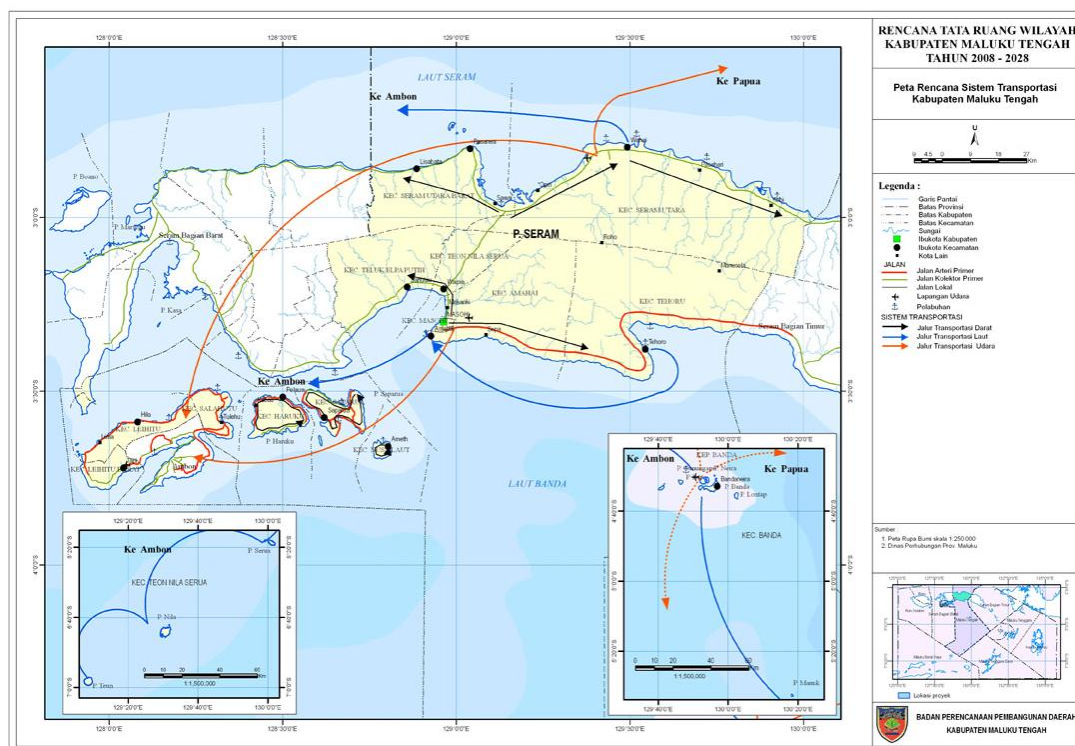




**BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
PERHUBUNGAN  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**STUDI SISTRANAS PADA TATARAN TRANSPORTASI LOKAL  
(TATRALOK) DI WILAYAH PROVINSI MALUKU**

**DALAM Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi  
di Koridor Ekonomi Maluku-Papua**



**KABUPATEN TUAL**

**EXECUTIVE SUMMARY**

**TAHUN ANGGARAN 2013**

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

# EXECUTIVE SUMMARY (TATRALOK KOTA TUAL)

---

### Latar Belakang

Pengembangan wilayah dalam hal ini Kabupaten dan kota yang berada di wilayah Provinsi Maluku merupakan simpul jasa distribusi memiliki peran yang dominan dalam memacu pertumbuhan perekonomian. Hal ini menuntut penyediaan jasa transportasi yang memadai dan lancar, sehingga dapat diandalkan sebagai pendukung prioritas pembangunan sentra produksi di koridor ekonomi Maluku-Papua dalam hal memberi pelayanan mobilitas orang, barang, dan jasa.

Langkah yang ditempuh dalam kaitannya perencanaan transportasi adalah dengan menyusun suatu Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) yang merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dari seluruh moda transportasi yang bertujuan menciptakan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang merupakan kesatuan sistem dengan tataran transportasi wilayah maupun nasional. Keberadaan tataran ini adalah bersifat dinamis mengikuti perkembangan pembangunan, yang tentunya akan menuntut fenomena pelayanan transportasi yang berbeda.

Keberadaan Tatratlok ini tentunya akan dapat digunakan sebagai panduan dalam penentuan kebijakan pengelolaan dan pengembangan sistem transportasi dari semua moda transportasi yang ada, meliputi sistem jaringan, prasarana, sistem pelayanan dan mekanisme pendanaan sebagai satu kesatuan yang harmonis. Potensi wilayah yang ada menjadi suatu prioritas penanganan untuk mempercepat perkembangannya dan dapat mendukung pengembangan potensi-potensi lainnya.

Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah menyebabkan bertambahnya pula pergerakan orang dan barang pada suatu

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

wilayah. Dengan bertambahnya pergerakan itu juga dapat menimbulkan masalah dalam bidang transportasi. Pada sisi lain, pertumbuhan ekonomi suatu daerah sangat dipengaruhi oleh sistem transportasi yang ada. Hubungan antara simpul-simpul kegiatan tidak akan terjadi, bila tidak difasilitasi oleh sarana dan prasarana transportasi.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan kemajuan kota dan kabupaten di wilayah Provinsi Maluku. Dalam fungsinya sebagai *promoting sector* dan *servicing sector*, transportasi telah memegang peranan besar sebagai urat nadi perekonomian. Pembangunan sektor ini dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi daerah, pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik dan menjangkau berbagai wilayah terutama mengintegrasikan kawasan pusat kota dengan kawasan lingkaran (pinggiran) kota/kabupaten di wilayah provinsi Maluku. Hal penting lainnya adalah untuk mengantisipasi kecenderungan peningkatan masalah transportasi di Kota dan Kabupaten di wilayah Provinsi Maluku seiring perkembangan kegiatan kota dan kepemilikan kendaraan yang sangat tinggi dibandingkan dengan peningkatan kapasitas ruas jalan.

Penyelenggaraan sistem transportasi harus diwujudkan sesuai dengan tujuan dari sistem transportasi nasional adalah untuk mewujudkan suatu sistem transportasi yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, efisien serta ramah lingkungan. Sasaran utama pembangunan sektor transportasi di wilayah ini adalah untuk terwujudnya pemerataan pembangunan wilayah, dan mempertahankan nilai aksesibilitas di pusat kota serta mengintegrasikan berbagai moda transportasi yang ada. Peningkatan prasarana dan sarana transportasi bertujuan untuk menghubungkan antara sentra produksi yang terbesar letaknya dengan sentra-sentra yang bersifat transit, membuka kesempatan lapangan kerja, membuka dan meningkatkan arus perhubungan antara desa dan kota, dan sebagainya. Pembangunan sektor transportasi juga merupakan sektor yang

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

diprioritaskan karena pada sektor ini memegang peranan yang penting untuk mendorong investasi melalui penurunan biaya produksi baik untuk perumahan dan pemukiman industri, maupun sektor jasa dan perdagangan.

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi perkotaan dan pedesaan merupakan tantangan untuk dipecahkan di Kota dan Kabupaten di wilayah Provinsi Maluku. Masalah-masalah baru akan timbul dari sistem transportasi akan meningkat seiring dengan penyediaan prasarana dan sarana transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor yang selalu berubah-ubah.

Intensitas permasalahan transportasi yang terjadi saat ini semakin tinggi baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Hal ini tentu saja membutuhkan perencanaan dan penanganan yang seksama terutama dalam mengantisipasi kecenderungan meningkatnya permintaan akan jasa transportasi di masa mendatang. Masalah meningkatnya waktu tempuh perjalanan, tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas demikian juga masalah lingkungan baik kebisingan, getaran maupun polusi udara serta tingginya konsumsi bahan bakar akibat parahnya tingkat kemacetan di daerah perkotaan. Masalah ini akan berkembang dan semakin parah sejalan dengan bertambahnya kebutuhan tanpa disertai solusi pemecahan dan kebijaksanaan dalam menyediakan prasarana dan sarana transportasi perkotaan. Sejalan dengan itu, intensitas pemecahan masalah transportasi perkotaan menjadi semakin relevan mengingat perubahan pendekatan pembangunan yang semula berdasarkan pendekatan sektoral menjadi pendekatan yang teintegrasi, tidak saja terbatas pada sektor transportasi, tetapi juga menyangkut berbagai sektor, seperti tata guna lahan, ekonomi dan lingkungan.

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peranan transportasi. Oleh karena itu sistem transportasi nasional (SISTRANAS) diharapkan mampu menghasilkan jasa transportasi yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia dan barang serta jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

MP3EI merupakan arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 (limabelas) tahun terhitung sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2025 dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025 dan melengkapi dokumen perencanaan. Saat ini sudah diidentifikasi lokasi kawasan Perhatian Investasi (KPI) oleh KP3EI terkait dengan wilayah kabupaten/kota. Suksesnya pelaksanaan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia tersebut sangat tergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi nasional (intra dan inter wilayah) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Dengan pertimbangan tersebut Master Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama).

Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT). Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan konektivitas nasional yang efektif, efisien, dan terpadu. Sebagaimana diketahui, konektivitas nasional Indonesia merupakan bagian dari konektivitas global. Oleh karena itu, perwujudan penguatan konektivitas nasional perlu mempertimbangkan keterhubungan Indonesia dengan pusat-pusat perekonomian lokal, regional dan dunia (global) dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan lokal, regional dan global/internasional.

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) pada hakekatnya merupakan suatu Konsep Pembinaan Transportasi dalam pendekatan kesisteman yang mengintegrasikan sumber daya dan memfasilitasi upaya-upaya untuk mencapai tujuan nasional. Dalam hal ini adalah penting untuk secara berkelanjutan memperkuat keterkaitan fungsi atau keterkaitan aktivitas satu sama lainnya baik langsung maupun tidak langsung dengan penyelenggaraan transportasi baik pada Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil), maupun Tataran Transportasi Lokal (Tatralok).

Di sisi lain, sebagai unsur pendorong dalam pengembangan transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah terisolasi, tertinggal dan perbatasan dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

Dalam kaitan tersebut dan dalam rangka perwujudan SISTRANAS dalam mendukung MP3EI perlu disusun jaringan transportasi pada tataran nasional, provinsi, dan Lokal Kabupaten/Kota agar tercipta harmonisasi dansin kronisasi penyelenggaraan transportasi. Pada Tataran wilayah Provinsi (Tatrawil) telah disusun secara simultan pada tahun 2012 yang perlu ditindaklanjuti dengan penyusunan Tatralok pada tahun 2013 ini khususnya pada wilayah Kota/Kabupaten yang belum berkembang dengan baik, dengan demikian diperoleh arah pembangunan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana yang dapat berperan dalam mendukung perekonomian wilayah (MP3EI) dan mendorong pertumbuhan wilayah yang belum berkembang baik pada tataran lokal, provinsi hingga nasional/internasional.

Perkembangan wilayah yang begitu pesat menyebabkan ketertinggalan penyediaan sarana dan prasarana transportasi, sehingga tidak sesuai lagi dengan permintaan. Keberadaan studi ini menjadi sangat penting dalam rangka

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

mengantisipasi tuntutan kebutuhan sarana dan infrastruktur transportasi dimasa mendatang.

Tataran Transportasi Lokal merupakan penataan dan perencanaan sistem transportasi lokal secara terpadu (*integrated*), yang meliputi keseluruhan sarana dan prasarana transportasi sebagai perangkat penyelenggaraan jasa transportasi dan simpul-simpul transportasi titik tolak kegiatan transportasi yang didasarkan atas sirkulasi pergerakan masyarakat pada wilayah tersebut. Maksud dari studi ini adalah menyusun, mengevaluasi, dan meninjau ulang Tataran Transportasi Lokal sejalan dengan dinamika perkembangan ekonomi wilayah, sebagai pedoman pengaturan dan pembangunan transportasi wilayah.

Tujuan dari studi ini adalah agar rencana dan program pengembangan transportasi di wilayah lokal kabupaten/kota menjadi efektif dan efisien sesuai dengan Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dan rencana pengembangan jaringan pada Tatranas dan Tatrabil.

Hasil yang diharapkan dari studi ini adalah tersedianya Dokumen Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) dan konsep penetapannya disesuaikan dengan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 dan Sistranas (Sistem Transportasi Nasional) pada Tatranas (Tataran Transportasi Nasional) dan Tatanan Transportasi Wilayah (Tatrabwil).

Kegiatan penelitian ini dibatasi hanya dalam lingkup penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kota Tual untuk mendukung prioritas pembangunan sentra produksi di koridor ekonomi Maluku-Papua.

## Tinjauan Pustaka

Berdasarkan konsep wilayah, Pusat Pertumbuhan Wilayah dan Pengembangan Wilayah dalam Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang,



## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Menurut *Rustiadi, et al. (2006)* wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu, dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti, tetapi seringkali bersifat dinamis. Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumber daya buatan (*infrastruktur*), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan.

Wilayah menekankan interaksi antarmanusia dengan sumber daya-sumber daya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu. Konsep wilayah yang paling klasik (*Hagget, Cliff dan Frey, 1977 dalam Rustiadi et al., 2006*) mengenai tipologi wilayah, mengklasifikasikan konsep wilayah ke dalam tiga kategori, yaitu: (1) wilayah homogen (*uniform/homogenous region*); (2) wilayah nodal (*nodal region*); dan (3) wilayah perencanaan (*planning region atau programming region*). Sejalan dengan klasifikasi tersebut, (*Glason, 1974 dalam Tarigan, 2005*) berdasarkan fase kemajuan perekonomian mengklasifikasikan region/wilayah menjadi:

1. Fase pertama yaitu wilayah formal yang berkenaan dengan keseragaman/homogenitas. Wilayah formal adalah suatu wilayah geografik yang seragam menurut kriteria tertentu, seperti keadaan fisik geografi, ekonomi, sosial dan politik.
2. Fase kedua yaitu wilayah fungsional yang berkenaan dengan koherensi dan interdependensi fungsional, saling hubungan antar bagian-bagian dalam wilayah tersebut. Kadang juga disebut wilayah nodal atau *polarized region* dan terdiri dari satuan-satuan yang heterogen, seperti desa dan kota yang secara fungsional saling berkaitan.
3. Fase ketiga yaitu wilayah perencanaan yang memperlihatkan koherensi atau kesatuan keputusan-keputusan ekonomi.



## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

Tujuan-tujuan pembangunan kewilayahan terkait dengan lima kata kunci, yaitu: (1) *pertumbuhan*; (2) *penguatan keterkaitan*; (3) *keberimbangan*; (4) *kemandirian*; dan (5) *keberlanjutan*. Sedangkan konsep wilayah perencanaan adalah wilayah yang dibatasi berdasarkan kenyataan sifat-sifat tertentu pada wilayah tersebut yang bisa bersifat alamiah maupun non alamiah yang sedemikian rupa sehingga perlu direncanakan dalam kesatuan wilayah perencanaan. Pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik. Sedangkan menurut Anwar (2005), pembangunan wilayah dilakukan untuk mencapai tujuan pembangunan wilayah yang mencakup aspek-aspek pertumbuhan, pemerataan dan keberlanjutan yang berdimensi lokasi dalam ruang dan berkaitan dengan aspek sosial ekonomi wilayah. Pengertian pembangunan dalam sejarah dan strateginya telah mengalami evolusi perubahan, mulai dari strategi pembangunan yang menekankan kepada pertumbuhan ekonomi, kemudian pertumbuhan dan kesempatan kerja, pertumbuhan dan pemerataan, penekanan kepada kebutuhan dasar (*basic need approach*), pertumbuhan dan lingkungan hidup, dan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*).

Pengembangan wilayah dengan memperhatikan potensi pertumbuhan akan membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan melalui penyebaran penduduk lebih rasional, meningkatkan kesempatan kerja dan produktifitas (Mercado, 2002). Menurut Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis, Ditjen Penataan Ruang, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2002) prinsip-prinsipdasar dalam pengembangan wilayah adalah:

1. Sebagai *growth center*. Pengembangan wilayah tidak hanya bersifat internal wilayah, namun harus diperhatikan sebaran atau pengaruh (*spread effect*) pertumbuhan yang dapat ditimbulkan bagi wilayah sekitarnya, bahkan secara nasional.

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

2. Pengembangan wilayah memerlukan upaya kerjasama pengembangan antar daerah dan menjadi persyaratan utama bagi keberhasilan pengembangan wilayah.
3. Pola pengembangan wilayah bersifat integral yang merupakan integrasi dari daerah-daerah yang tercakup dalam wilayah melalui pendekatan kesetaraan.
4. Dalam pengembangan wilayah, mekanisme pasar harus juga menjadi prasyarat bagi perencanaan pengembangan kawasan.

Dalam pemetaan *strategic development region*, satu wilayah pengembangan diharapkan mempunyai unsur-unsur strategis antara lain berupa sumberdaya alam, sumberdaya manusia dan infrastruktur yang saling berkaitan dan melengkapi sehingga dapat dikembangkan secara optimal dengan memperhatikan sifat sinergisme di antaranya (*Direktorat Pengembangan Wilayah dan Transmigrasi, 2003*). Terdapat tiga faktor yang menyebabkan timbulnya pusat-pusat pelayanan: (1) faktor lokasi ekonomi, (2) faktor ketersediaan sumberdaya, (3) kekuatan aglomerasi, dan (4) faktor investasi pemerintah. Dalam perjalanannya perkembangan suatu wilayah, selain karena adanya faktor-faktor tersebut di atas, juga karena tersedianya jaringan infrastruktur wilayah (terutama jaringan transportasi) yang dapat mendorong terjadinya pergerakan lalu lintas barang dan orang dalam melakukan berbagai kegiatan sosial ekonomilintas desa, lintas kota, lintas wilayah, dan bahkan lintas negara.

Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (*Provinsi*) dan Tataran Transportasi Lokal disusun dalam rangka mewujudkan visi Sistranas: "pelayanan transportasi yang efektif dan efisien" serta misinya dalam rangka:

- (1). Memberdayakan masyarakat, pemerintah, dunia usaha melalui penciptaan iklim usaha yang kondusif dengan meningkatkan aksesibilitas, mobilitas dan pemerataan pelayanan.
- (2). Mempercepat laju pertumbuhan pembangunan nasional serta memperkuat posisi untuk memperjuangkan kepentingan negara dan bangsa dalam pergaulan dan percaturan internasional.

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

- (3). Menyediakan masukan dan dukungan prasarana dan sarana transportasi bagi kemajuan ekonomi, perdagangan, industri manufaktur.
- (4). Meningkatkan daya saing industri jasa transportasi nasional sehingga dapat memberikan nilai tambah.

Dalam kebijakan sistranas, keterpaduan antara tatranas, tatrawil dan tatralok perlu diperhatikan untuk mewujudkan satu kesatuan sistem transportasi secara utuh dan menuju pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Sektor transportasi sangat penting peranannya dalam mempromosikan pengembangan sektor lain, terutama untuk membuka akses pasar yang dapat meningkatkan daya saing produk, jika layanan dilakukan secara efisien. Luasnya wilayah NKRI dimana Provinsi Maluku merupakan bagian didalamnya menjadikan jasa layanan transportasi sebagai urat nadi sistem logistik baik ditingkat nasional maupun wilayah. Kesulitan layanan transportasi akibat keadaan cuaca yang buruk, untuk wilayah kepulauan seperti Provinsi Maluku sangat mempengaruhi sistem suplai logistik baik BBM, makanan, dan kebutuhan sehari-hari lainnya.

Dalam rangka penyelenggaraan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, pemerintah tidak bisa berjalan sendiri dan sedikit demi sedikit hanya akan berperan sebagai regulator, kecuali untuk pelayanan yang bukan untuk kepentingan komersial seperti penyediaan jasa keperintisan. Peran swasta, BUMN, BUMD, dan koperasi diharapkan semakin besar dari tahun ke tahun. Hal lain yang perlu diperhatikan dalam rangka peningkatan pelayanan adalah: perawatan dan pemeliharaan sarana prasarana, optimalisasi penggunaan fasilitas, keterpaduan antar moda, pengembangan kapasitas, peningkatan layanan untuk daerah terpencil dan KTI, peningkatan layanan untuk masyarakat tertentu, serta peningkatan layanan pada keadaan darurat (*bencana*).

Selain peningkatan layanan jasa transportasi, kebijakan transportasi nasional juga menekankan pada aspek keamanan dan keselamatan, pembinaan perusahaan transportasi, peningkatan kualitas SDM dan IPTEK, pemeliharaan dan peningkatan

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

kualitas lingkungan hidup dan energi, peningkatan penyediaan dana pembangunan transportasi, serta peningkatan kualitas administrasi negara di sektor transportasi.

Arah perwujudan sistranas adalah sebagai berikut:

- (1). Sistranas menjadi pedoman dalam pengaturan, pembangunan dan pengoperasian transportasi di Indonesia.
- (2). Sistranas sebagai acuan dalam penyusunan dokumen penyelenggaraan transportasi seperti RPJP dan RENSRA.
- (3). Perwujudan sistranas berupa tatranas, tatrawil dan tatralok yang saling berhubungan dan terpadu dalam suatu sistem dan berdimensi waktu.
- (4). Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan pada masing-masing tataran memperhatikan aspek komersial dan keberintisan serta keunggulan moda sesuai dengan kondisi geografi, demografi, dan sumber daya alam.

Salah satu dasar pemikiran pengaturan kepelabuhan nasional melalui Peraturan Pemerintah No 20 tahun 2000, yakni dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, dimana pemerintah daerah diberikan peran dalam penyelenggaraan kepelabuhan. Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya, ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Penataan kepelabuhan nasional diperlukan untuk mewujudkan penyelenggaraan pelabuhan yang handal, dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi nasional dan mempunyai daya saing global dalam rangka menunjang pembangunan nasional. dan daerah.

Beberapa aspek penting yang terkait materi pengaturan kepelabuhan tersebut, antara lain:

- (1). Pengertian yang terkait dengan kepelabuhan;
- (2). Tata letak kepelabuhan nasional;

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

- (3). Pelaksanaan kegiatan di pelabuhan umum; dan
- (4). Pelaksanaan kegiatan di pelabuhan khusus.

## MP3EI

MP3EI merupakan arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 (*limabelas*) tahun terhitung sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2025 dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025 dan melengkapi dokumen perencanaan. Saat ini sudah diidentifikasi lokasi kawasan Perhatian Investasi (KPI) oleh KP3EI terkait dengan wilayah kabupaten/kota.

Suksesnya pelaksanaan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia tersebut sangat tergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi nasional (*intra dan inter wilayah*) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Dengan pertimbangan tersebut Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama (*pilar utama*).

Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian 4 (*empat*) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (*Sislognas*), Sistem Transportasi Nasional (*Sistranas*), Pengembangan wilayah (*RPJMN/RTRWN*), Teknologi Informasi dan Komunikasi (*TIK/ICT*). Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan konektivitas nasional yang efektif, efisien, dan terpadu. Sebagaimana diketahui, konektivitas nasional Indonesia merupakan bagian dari konektivitas global. Oleh karena itu, perwujudan penguatan konektivitas nasional perlu mempertimbangkan keterhubungan Indonesia dengan dengan pusat-pusat perekonomian lokal, regional dan dunia (*global*) dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan lokal, regional dan global/internasional.

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

### Sislognas

Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

### Infrastruktur Transportasi

Peran dan fungsi infrastruktur transportasi adalah memperlancar pergerakan arus barang secara efektif dan efisien serta dalam rangka mewujudkan *Indonesia sebagai negara maritim*, yang mempunyai kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic security and sovereignty*) dan sebagai wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ketersediaan jaringan infrastruktur transportasi yang memadai merupakan faktor penting untuk mewujudkan konektivitas lokal (*local connectivity*), konektivitas nasional (*national connectivity*), dan konektivitas global (*global connectivity*). Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya jaringan infrastruktur transportasi yang memadai dan handal dan beroperasi secara efisien. Fokus utama kegiatan pembangunan dan pengembangan infrastruktur terutama diarahkan pada aspek:

- Pelabuhan utama dan hubungan internasional,
- Angkutan laut,
- Angkutan sungai, danau, dan penyebrangan,
- Angkutan jalan (*truk*),
- Kereta api, dan

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

- Bandar udara dan angkutan udara.

Keberadaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam penyusunan kebijakan Pemerintah untuk membangun dan mengembangkan sektor logistik di Indonesia, memudahkan bagi pemerintah pusat maupun daerah dalam menyusun rencana pembangunan sehingga sumber daya nasional yang terbatas ini dapat dimanfaatkan secara optimal dalam rangka perbaikan Sistem Logistik Nasional, meningkatkan transparansi dan koordinasi lintas kementerian dan instansi, dan memberikan gambaran kesempatan investasi bagi usaha menengah, kecil, dan mikro serta membuka peluang penyedia jasa logistik nasional untuk menggalang kerja sama dalam skala global.

### **Konsep Tataran Transportasi dalam SISTRANAS**

Sebagai salah satu perwujudan dari Sistranas, disamping dua perwujudan yang lain yaitu Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) dan Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil), maka konsep Tatralok harus disusun dengan memperhatikan keterkaitan-keterkaitan kesisteman dan keterpaduan dengan Tatranas dan Tatrawil (lihat Gambar 2.10). Berdasarkan hubungan dan keterkaitan tersebut, semakin menunjukkan bahwa ketiga tataran transportasi (*Tatranas, tatrawil, dan Tatralok*) tersebut saling terkait satu sama lain dan tidak dapat dipisahkan karena pelayanan perpindahan orang dan/atau barang dari kota wilayah maupun kota lokal ke kota nasional tidak dapat dilakukan dengan salah satu tataran transportasi saja melainkan harus terpadu dengan tataran transportasi lainnya. Demikian sebaliknya orang dan/atau barang dari kota nasional menuju kota wilayah dan kota lokal harus dilayani dengan ketiga tataran transportasi tersebut.

Pada akhirnya, tataran transportasi ini akan menjadi indikasi arah pengembangan jaringan transportasi yang didasarkan pada arah peruntukan lahan baik skala nasional, regional maupun lokal. Untuk selanjutnya, dari indikasi arah



## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

pengembangan jaringan transportasi tersebut akan digunakan untuk menyusun rencana pengembangan dan pembangunan transportasi sebagai berikut:

- a. Rencana pembangunan jangka panjang (RPJP 25 tahun)
- b. Rencana pembangunan jangka menengah (RPJM 5 tahun)
- c. Rencana pembangunan jangka pendek (RPJPD 1 tahun)

Efektifitas Tatralok sebagai salah satu bentuk pembinaan penyelenggaraan transportasi sangat tergantung pada proses serta tahapan penyusunan, keterlibatan serta peran serta stakeholder, *responsiveness* terhadap tuntutan reformasi serta bentuk penetapannya.

Keterpaduan sistem jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi multimoda/antarmoda menunjukkan keterpaduan pemberlakuan 5 (*lima*) UU tersebut, untuk mencapai efektivitas dan efisiensi serta keberkelanjutan penyelenggaraan sistem transportasi antarmoda/multimoda. Sasaran Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Indikator "*efektif*" yaitu selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan polusi rendah. Indikator "*efisien*" yaitu beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Indikator efektif & efisien yaitu indikator kunci dalam keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi multimoda atau antarmoda, dilaksanakan dalam pembangunan, pembinaan (*pengaturan-pengendalian-pengawasan*), penyelenggaraan.

## Arah Pengembangan Kebijakan dan Strategi

Pengembangan Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal di Wilayah Provinsi Maluku dalam mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku mengacu pada tujuan untuk mewujudkan pertumbuhan sosio ekonomi wilayah, dengan memperhatikan pengembangan kawasan strategis andalan, kawasan tertinggal yang dilihat dari fungsi kelestarian hidup, sistem penunjang pusat-

## **EXECUTIVE SUMMARY**

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

pusat pelayanan transportasi dan mengupayakan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dalam mengembangkan interaksi antar kecamatan dan juga pola aktivitas kegiatannya berdasarkan kebutuhan tiap-tiap sektornya menjadi lebih baik dan berkembang secara pesat.

### **Pengembangan Transportasi Kota Tual**

Sistem prasarana transportasi di Kota Tual meliputi transportasi darat, air, dan transportasi udara dilakukan untuk memperoleh gambaran mengenai:

- (1) Keterkaitan fungsional dan ekonomi antar kota, antar kawasan baik dalam wilayah maupun antar wilayah kota, dengan melihat pengumpul hasil produksi, pusat kegiatan transportasi, dan pusat distribusi barang dan jasa;
- (2) Kecenderungan perkembangan prasarana transportasi yang ada;
- (3) Aksesibilitas lokasi-lokasi kegiatan di wilayah kota.
- (4) Pengembangan jaringan jalan kolektor primer kelas 4 yang akan menghubungkan antara Ibukota Kabupaten Kota Tual dengan Ibukota Kecamatan Dullah Utara.
- (5) Rencana pengembangan jaringan jalan lokal primer yang akan menghubungkan masing-masing pusat pelayanan dengan wilayah belakangnya (hinterland).

### **Pengembangan Sistem Transportasi Darat**

Rencana Sistem transportasi darat di Kota Tual didominasi oleh jaringan jalan dengan sarana kendaraan baik bermotor maupun tidak. Dengan kondisi geografis kepulauan, di Kota Tual hirarki fungsi jalan yang lengkap, berupa arteri (lebar perkerasan sekitar 18 meter), kolektor (lebar perkerasan sekitar 9 meter) dan lokal (lebar perkerasan sekitar 4,5 meter) hanya ada di pulau-pulau besar saja, yaitu di Pulau Dullah dan P. Kur. Untuk pulau-pulau lainnya,

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

sistem jaringan jalan yang direncanakan hanya merupakan jalan tepi pantai (lebar perkerasan 9 meter) dan jalan lokal (lebar perkerasan 4,5 meter).

Kota Tual mempunyai hubungan darat hanya dengan Kab. Maluku Tenggara, sehingga terdapat jalan nasional, yaitu jalan yang menghubungkan antara Kota Tual – Langgur, Kab. Malra. Keadaan jalan secara umum Di tinjau dari sisi sistem jaringan, maka rencana prasarana jalan tidak akan membuat sistem jaringan jalan primer karena tidak ada pusat layanan tingkat nasional yang harus dilayani. Oleh karena itu rencana pengembangan jaringan jalan di Kota Tual adalah hanya akan mengembangkan sistem jaringan lokal sekunder, baik jalan kabupaten maupun jalan kota, secara rinci pengembangan berikut:

- a. Pulau Kur, yaitu sepanjang pantai Barat p. Kur (Lokwirin – sepanjang pantai barat P. Kur – Pasir Panjang dan Hirit).
- b. P. Tayando (sepanjang pantai Barat Tayando: Langgiar - Yamru – Choie).
- c. P. Tam, ruas jalan Nguhir – Tam Ohoiton.
- d. P. Dullah bagian Utara

Prasarana terminal angkutan umum di Kota Tual baru sebatas di P. Dullah. Rencana pengembangan terminal direncanakan berdasarkan sistem jaringan jalan yang ada sehingga rencana pengembangan terminal utama di Dullah Utara, terminal lokal di Dullah Utara tepatnya di Ohoitel.

## Pelayanan Angkutan Umum

Jaringan pelayanan umum berdasarkan wilayah pelayanannya dapat dibagi atas: angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan perdesaan. Operasi pelayanannya dapat dibagi atas sistem trayek tetap dan teratur atau tidak

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

dalam trayek. Angkutan umum sampai dengan saat ini baru terdapat di P. Dullah.

Dengan mengembangkan sistem transportasi darat tersebut, maka simpul-simpul ekonomi yang dikembangkan di kecamatan dalam P. Dullah atau P. Kur diharapkan dapat berkembang lebih cepat. Hubungan antara pusat distribusi dan permukiman dengan wilayah produksi dapat berjalan dengan baik sehingga tidak terjadi pemampatan produksi di wilayah-wilayah *hinterland*-nya. Rencana pengembangan sistem transportasi darat ini diprioritaskan mendukung upaya pengembangan kawasan-kawasan budidaya wilayah daratan dan lautan yang secara konseptual diarahkan pada pengembangan jaringan agropolitan Kota Tual. Pembukaan trayek angkutan umum yang baru Ohoitel- Lee Batawi – Ohoilat.

### **Rencana Pengembangan Sistem Transportasi Laut**

Sebagai suatu kabupaten yang terdiri dari pulau-pulau yang jumlahnya sangat banyak, maka transportasi laut memegang peranan yang sangat penting. Rencana pengembangan sistem transportasi laut di Kabupaten Kepulauan Aru merupakan urat nadi perekonomian sehingga harus diprioritaskan pengembangannya, baik prasarana pelabuhannya maupun sarana angkutan kapalnya.

### **Pengembangan Simpul Pelabuhan**

Sampai dengan 20 tahun kedepan, orientasi ekonomi Kota Tual masih ke Ambon, dimana terdapat Pelabuhan Nasional (tersier). Pengembangan pelabuhan di Kota Tual, pada tahap awal juga akan berorientasi ke Pelabuhan Ambon sebagai Pelabuhan Utama. Pengembangan Pelabuhan Pengumpan Regional akan dikembangkan di Kota Tual, sedangkan beberapa pelabuhan lokal dikembangkan di

## **EXECUTIVE SUMMARY**

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

pulau-pulau terpencil yaitu di P. Kur dan P. Tayando. Pelabuhan khusus dikembangkan untuk keperluan industri perikanan seperti pelabuhan Perikanan Nasional di Ngadi dan pelabuhan milik Pertamina di Tual.

### **Jaringan Pelayanan Transportasi Laut Kota Tual**

Jaringan Pelayanan Transportasi Laut Kota Tual direncanakan untuk dapat melayani arus barang dan penumpang antar pulau serta membuka akses pasar produk dan jasa (pariwisata) Kota Tual. Dari lokasi pusat-pusat koleksi dan distribusi barang dan jasa, dimana direncanakan untuk dikembangkan pelabuhan diantaranya:

- a. Kapal perintis yang melayani angkutan penumpang dari Kota Tual menuju Pulau-pulau berpenghuni, khususnya di Kec. Tanyado dan P.P.Kur.
- b. Menambah jumlah frekuensi angkutan penyeberangan ke kota-kota sekitarnya.

### **Rencana Pengembangan Sistem Transportasi Udara**

Jaringan prasarana sistem transportasi udara terdiri dari simpul yang berwujud bandar udara serta ruang lalu lintas yang berwujud ruang lalu lintas udara (trayek). Karakteristik dari transportasi udara adalah jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut terbatas, tetapi memiliki kecepatan tinggi serta dapat melakukan penetrasi sampai daerah yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi lain. Pada kondisi cuaca yang tidak menentu dan musim-musim tertentu pelayanan transportasi laut antar pulau akan sangat terganggu bahkan tidak aman dilakukan pelayanan transportasi laut tersebut.

Berdasarkan hirarkinya bandar udara dikelompokkan atas:

- a. Bandar Udara Pusat Penyebaran (Primer, Sekunder dan Tersier), melayani penumpang dan barang dalam jumlah tertentu (besar, sedang, kecil) dengan daerah cakupan tertentu (besar, sedang, kecil).

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

- b. Bandar Udara bukan Pusat Penyebaran, melayani penumpang dan barang dalam jumlah kecil dan tidak mempunyai daerah cakupan atau layanan.

Berdasarkan wilayah pelayanannya dikenal Bandar Udara Domestik dan Internasional, sedangkan berdasarkan penyelenggaraannya dikenal bandar udara untuk umum yang diselenggarakan pemerintah dan yang diusahakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan serta Bandar Udara Khusus yang dikelola untuk kepentingan sendiri.

Rencana pengembangan sistem transportasi udara di Kota Tual ini merupakan komplementer bagi sistem transportasi laut dikala musim badai (musim barat). Terkait dengan keterbatasan angkutan laut, bagian dari Kota Tual yang paling terpengaruh oleh keadaan musim yang hampir terjadi sepanjang tahun adalah transportasi laut dari dan menuju kecamatan P. Kur. Untuk itu di P. Kur perlu dibangun bandar udara perintis.

Pengembangan sistem transportasi udara membutuhkan biaya yang cukup besar serta memerlukan tingkat pendapatan masyarakat yang cukup tinggi untuk itu. Oleh karena itu dalam pengembangan sistem transportasi udara di wilayah ini perlu dilakukan subsidi.

### **Sistem Pergerakan Moda Angkutan Udara**

Jaringan pelayanan transportasi udara merupakan kumpulan rute penerbangan yang melayani kegiatan transportasi udara dengan jadwal frekwensi tertentu. Berdasarkan hirarki pelayanannya, dikenal dengan:

- a. Rute utama, yang menghubungkan antar bandara pusat penyebaran,

## EXECUTIVE SUMMARY

*Studi Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi Maluku dalam Mendukung Prioritas Pembangunan Sentra Produksi di Koridor Ekonomi Papua–Kepulauan Maluku*

---

- b. Rute pengumpan, menghubungkan antara pusat penyebaran dan bukan pusat penyebaran,
- c. Perintis, menghubungkan daerah terpencil.

Transportasi udara Kota Tual semalam ini dilayani oleh Bandara Dumatubun di Langgur Kab. Malra, sebagai bandara kelas IV dan bukan bandara penyebaran. Bandara ini sangat penting karena sebagai bandara transit bagi penerbangan dari dan menuju Dobo dan Saumlaki.